



## Brussels Studies

La revue scientifique électronique pour les recherches  
sur Bruxelles / Het elektronisch wetenschappelijk  
tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The e-journal  
for academic research on Brussels

**Notes de synthèse | 2009**

---

# Mobilité in, van, naar en rond Brussel

Synthesenota, SGB nr. 1

*La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles*

*Mobility to and from, around and about Brussels*

**Michel Hubert, Frédéric Dobruszkes et Cathy Macharis**

Traducteur : Ben Winant



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/876>

DOI : 10.4000/brussels.876

ISSN : 2031-0293

### Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

### Référence électronique

Michel Hubert, Frédéric Dobruszkes et Cathy Macharis, « Mobilité in, van, naar en rond Brussel », *Brussels Studies* [Online], Synthesenota's, Online op 05 janvier 2009, geraadpleegd op 30 avril 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/876> ; DOI : 10.4000/brussels.876

---



Licence CC BY

Synthesenota nr. 1

## Mobiliteit in, van, naar en rond Brussel

M. Hubert, F. Dobruszkes, C. Macharis

• **Michel Hubert** is doctor in de sociologie en hoogleraar aan de *Facultés universitaires Saint-Louis* (FUSL), waar hij het *Institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles* (IRIB) voorziet en het Centre d'études sociologiques leidt. Hij focust zijn research op specifiek Brusselse problemen, waaronder op de eerste plaats mobiliteit. Hij heeft gepubliceerd met B. Montulet en P. Huynen: *Être mobile. Vécus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles*, Bruxelles, Publications des FUSL, 2007, 208 p. en "Expo '58 en "Koning Auto". Welke toekomst voor de grote wegeninfrastructuur in Brussel?", *Brussels Studies*, 2008, nr. 22.  
Contact : [hubert@fusl.ac.be](mailto:hubert@fusl.ac.be) – 02/211.78.53

• **Frédéric Dobruszkes** is onderzoeker en lector aan de *Université Libre de Bruxelles, Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire* (ULB-IGEAT). Hij doet er onderzoek naar Europees luchttransport, de liberalisering van het transport en het mobiliteitsbeleid. Hij is ondervoorzitter van de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Onlangs heeft hij gepubliceerd "(In)Efficiëntie van de trams en bussen in Brussel: een geografisch uitgesplitste analyse" met X. Courtois in *Brussels Studies*, nr. 20.  
Contact : [fdobrusz@ulb.ac.be](mailto:fdobrusz@ulb.ac.be) – 02/650.50.75

• **Cathy Macharis** is professor aan de Vrije Universiteit Brussel. Zij doceert transport en logistiek management, duurzame mobiliteit en operationeel management. Zij was en is betrokken bij verscheidene nationale en Europese onderzoeksprojecten omtrent locatie-analyse, intermodaal transport, openbaar vervoer en het bevorderen van verkeersveiligheid via telematicatoepassingen, enz. Zij is voorzister van de Brusselse Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Recente artikels: zie [www.vub.ac.be/MOSI-T](http://www.vub.ac.be/MOSI-T)  
Contact : [Cathy.Macharis@vub.ac.be](mailto:Cathy.Macharis@vub.ac.be) – 02/629.22.86

Cathy Macharis en Frédéric Dobruszkes schrijven deze bijdrage uit eigen naam. De auteurs wensen de volgende personen van harte te danken voor hun relevante opmerkingen en commentaar op een eerste versie van deze nota: Nicolas Bernard (FUSL), Olivier Colla (MIVB), Alain Deneef (Aula Magna), Astrid De Witte (VUB), Patrick Frenay (ULB), Serge Jaumain (ULB), Pierre Lannoy (ULB), Bertrand Montulet (FUSL), Marianne Thys (Mobiel Brussel), Philippe Toint (FUNDP), Tom Van Lier (VUB) en Joeri Van Mierlo (VUB).



## I. Vaststellingen

### 1. *Voorafgaande vaststelling: lacunaire kennis*

De waarnemingen en prognoses waarop het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) zich baseert voor zijn mobiliteitsbeleid, passen grotendeels in een visie die transport beschouwt als het 'verplaatsen' van passagiers en goederen van punt A naar punt B en die op vaak onvolledige gegevens en betwistbare hypothesen berust. Bovendien houdt die visie onvoldoende rekening met een meer omvattende benadering van 'mobiliteit', die onder meer de inbreng van de analyse van het overheidsoptreden, van de stedenbouw en van de sociologie inzake mobiliteit integreert<sup>1</sup>.

### 2. *Een mobiliteit met vele gezichten, die onze behoefte aan lokale verankering vervult*

Als men enkel de ruimtelijke mobiliteit van de mensen analyseert, doet men een aantal vaststellingen die voor de meeste West-Europese landen<sup>2</sup> gelden, zoals:

- de stijging van het aantal internationale migratiestromen;
- de stagnatie en zelfs achteruitgang van de residentiële mobiliteit binnen eenzelfde land;
- de zeer forse toename van de afstand van de verplaatsingen en, in mindere mate, van de tijd die daaraan wordt besteed;
- de stijging van het marktaandeel van de verplaatsingen over de weg en in de lucht;
- de diversificatie van de redenen voor de verplaatsingen (het relatieve aandeel van de verplaatsingen voor het werk, ongeveer 30% van het totale aantal verplaatsingen, is fors gedaald en het relatieve aandeel van de 'vrijtijdsverplaatsingen' in ruime zin is sterk toegenomen) en van de periodes waarin men onderweg is (verlenging van de spitsuren, minder duidelijke afbakening van de daluren, toename van de mobiliteit 's avonds en in het weekend...);

<sup>1</sup> De Witte et al., 2008; Macharis et al., 2007; Montulet et al., 2007; Montulet en Hubert, 2008.

<sup>2</sup> Voor een synthese, zie bijvoorbeeld Kaufmann [2008].

- de toenemende aaneenschakeling van de activiteiten en bijgevolg van de verplaatsingen [Hubert en Toint, 2002] ;
- de tijd van de verplaatsing wordt als volwaardige sociale tijd beschouwd.

De dagelijkse ruimtelijke mobiliteit heeft vele gezichten gekregen, want die kan van dag tot dag verschillen voor eenzelfde persoon. Bijgevolg blijft het wellicht relevant te focussen op de ochtendspits om de vereiste capaciteit van de verschillende vervoersnetten te berekenen, maar die aanpak schiet ruimschoots te kort om rekening te houden met de diversiteit van de temporele aspecten en praktijken op het vlak van mobiliteit.

Er ontstaat evenwel een paradox: het in grote mate gebruik maken van de potentiële snelheden van de verschillende vervoersmodi dient in de eerste plaats gebruik om sedentair te blijven, om te blijven wonen en leven in onze vertrouwde omgeving [Schneider en Meil, 2008; Kaufmann, 2008].

### 3. *Wegens de specifieke kenmerken van België en Brussel palmt Koning Auto de openbare ruimte in*

Sommige van de bovenstaande vaststellingen zijn meer uitgesproken in België en vooral in Brussel :

- wegens het kleine grondgebied van België, de linguïstische situatie van het land en het grote aantal woningeigenaars (met ongeveer 70 % eigenaars van een eigen woning zit België in de kopgroep van Europa), leggen veel meer pendelaars dan elders lange afstanden af. In Brussel komt dat fenomeen gedeeltelijk tot uiting in het aantal betrekkingen die door niet-Brusselaars worden ingenomen (bijna 60 %), terwijl het kleinere aandeel eigenaars in het BHG (ongeveer 40 %) tot stadsvlucht kan leiden<sup>3</sup>;
- met 1 motorvoertuig voor minder dan twee inwoners behoort de autodichtheid in Brussel tot de Europese top<sup>4</sup>: dat wordt onder meer verklaard door Expo '58, waarvoor een uitgebreid wegnnet snel ter beschikking van de bevolking moest worden gesteld op het moment van de 'take off' van het autotijdperk, waardoor de bevolking van een eigen wagen begon te dromen [Hubert, 2008]; daardoor ontstond een discrepantie tussen, enerzijds, op sommige plaatsen een zeer uitgebreide wegen- en parkeerinfrastructuur en, anderzijds, de capaciteit van een stad die eigenlijk niet berekend is op intensief wagengebruik.

Samengevat, de auto (zowel in het verkeer als geparkeerd) is alomtegenwoordig in Brussel, vermindert daardoor de hoeveelheid openbare ruimte die kan worden gebruikt voor andere doeleinden dan mobiliteit, belemmert het verkeer voor de andere vervoersmodi en schaadt de levenskwaliteit in de stad.

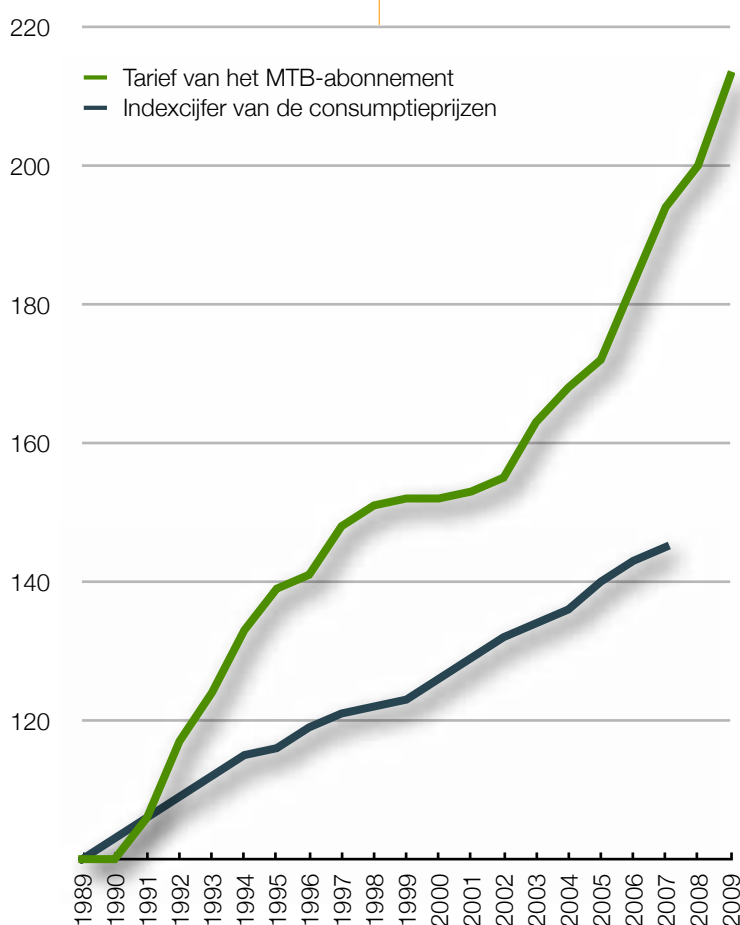
<sup>3</sup> Cf. de synthesefiche over grondbeheer, openbare ruimte en huisvesting.

<sup>4</sup> Cf. <http://www.urbanaudit.org>

#### 4. Een evolutie die het Gewest slecht beheerst

Uit de evaluatie die het Gewestelijk Vervoersplan Iris 2 [Mobiël Brussel, 2008]<sup>5</sup> van de verwezenlijking van de doelstellingen van het Irisplan 1 (goedgekeurd in 1998 en met looptijd tot 2005) maakt, blijkt onder meer het volgende:

- het wegverkeer is blijven toenemen;
- bijgevolg verslechteren de reissnelheid en de regelmaat van het bovengronds openbaar vervoer, ondanks het groot aantal eigen banen die werden aangelegd;



Figuur 1. Evolutie van het indexcijfer van de consumptieprijs en van het tarief van het MTB-abonnement (1989 = 100) (F. Dobruszkes, ULB/IGEAT)

Bronnen: FOD Economie en MIVB.

- op het eerste gezicht eenvoudige maatregelen zoals “de beïnvloeding op afstand van de verkeerslichten ten voordele van het openbaar vervoer” zijn nog niet operationeel, hoewel dat een prioriteit van het eerste Irisplan was (“onmiddellijke ingang”);

- het aanbod van het openbaar vervoer is vaak nog onvoldoende aangepast aan de behoeften van de bevolking wat de tarieven, de bediening van het grondgebied, de dienstregeling, de efficiëntie, het comfort en de informatieverstrekking betreft;

- “er is veel achterstand opgelopen met de aanleg van fietspaden”

In het licht van die vaststellingen verschuift het ontwerp van Irisplan 2 de in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) vooropgezette vermindering van het autoverkeer met 20 % (tegenover 1999) van deadline 2010 naar een veel latere deadline (namelijk 2020).

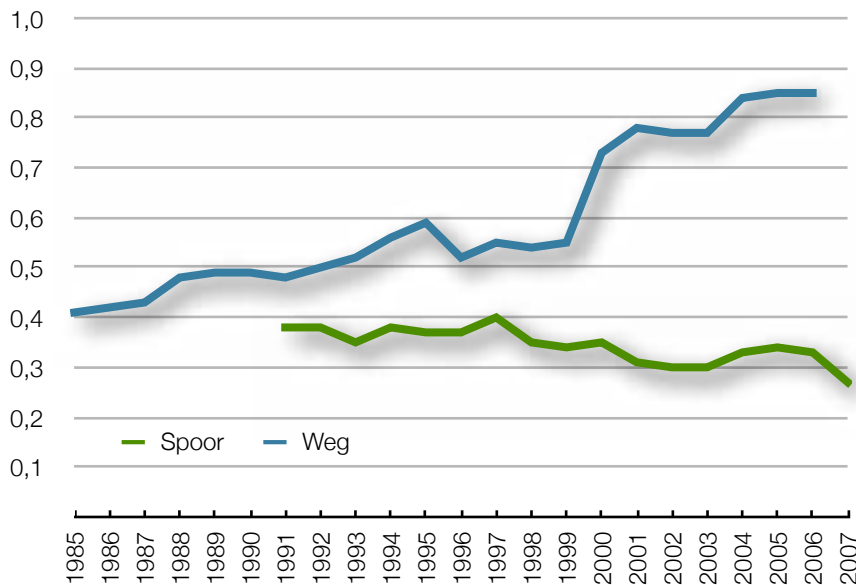
#### 5. Ongelijke tarifiering van het openbaar vervoer

De tarifiering van het openbaar vervoer bevat grote ongelijkheden. Sommige categorieën van burgers mogen gratis rijden of krijgen grote kortingen volgens hun leeftijd (jongeren en bejaarden) of hun statuut als student (tegemoetkomingen van de Gemeenschappen), ongeacht hun inkomen. Speciale tarieven op basis van sociale criteria zijn zeer restrictief (leefloontrekkers of daarmee gelijkgestelden, WIGW's, OMNIO'ers, oudstrijders). Voor de reizigers die het volle tarief moeten betalen, zijn de prijzen twee keer meer gestegen dan de inflatie sinds de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

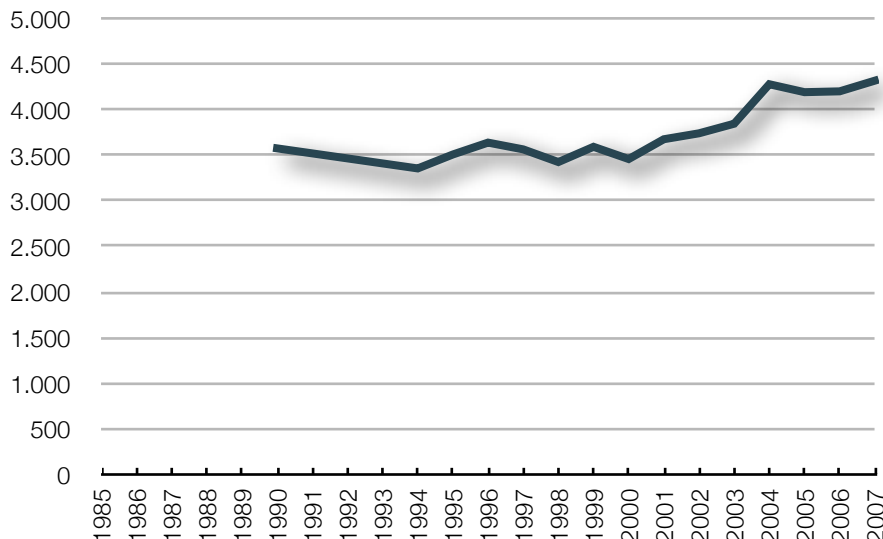
<sup>5</sup> Het openbaar onderzoek over het 2e Gewestelijk Vervoersplan loopt tot eind november 2008. Het plan zal waarschijnlijk niet worden aangenomen tijdens de huidige regeerperiode.

## 6. Stedelijke logistiek en distributie: stiefmoederlijk behandeld in het Brussels mobiliteitsbeleid

Figuur 2. Weg en spoor in tonkilometer (x1 miljard)



Figuur 3. Binnenvaart in ton (x1000)



Heden ten dage neemt het goederenvervoer over de weg met een aandeel van bijna 80% het leeuwendeel van de bevoorrading van Brussel voor zijn rekening en dat aandeel neemt alsmaar toe. Aangezien de zeehavens steeds meer containers te verwerken krijgen, verwacht men in de toekomst immes nog een forse toename van het transitvervoer over de weg. Terwijl het vervoer over het water het goed doet in Brussel (ongeveer 20 %), wordt het vervoer over het spoor steeds minder gebruikt. Dat komt ook omdat de intermodale operator TRW (Transport Route Wagon) zijn havenactiviteiten heeft stopgezet<sup>6</sup>.

Hoewel de stedelijke logistiek en distributie bepalende factoren zijn voor de mobiliteit van mensen (hinder van het verkeer, ongevallen,...), voor het goederentransport (tijdverlies, moeilijke arbeidsomstandigheden voor de leveranciers) en voor de kwaliteit van het leven in de stad (verontreinigende emissies, geluidshinder, ...), staat het Brussels beleid op dat vlak nog maar in de kinderschoenen.

Figuur 2 en 3. Goederenvervoer Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
Bron: Van Lier en Macharis, 2008 op basis van cijfers van Haven van Brussel (binnenvaart), Spoor en Wegvervoer gebaseerd op cijfers Studiedienst Vlaamse Overheid.

<sup>6</sup> <http://www.trw.be>

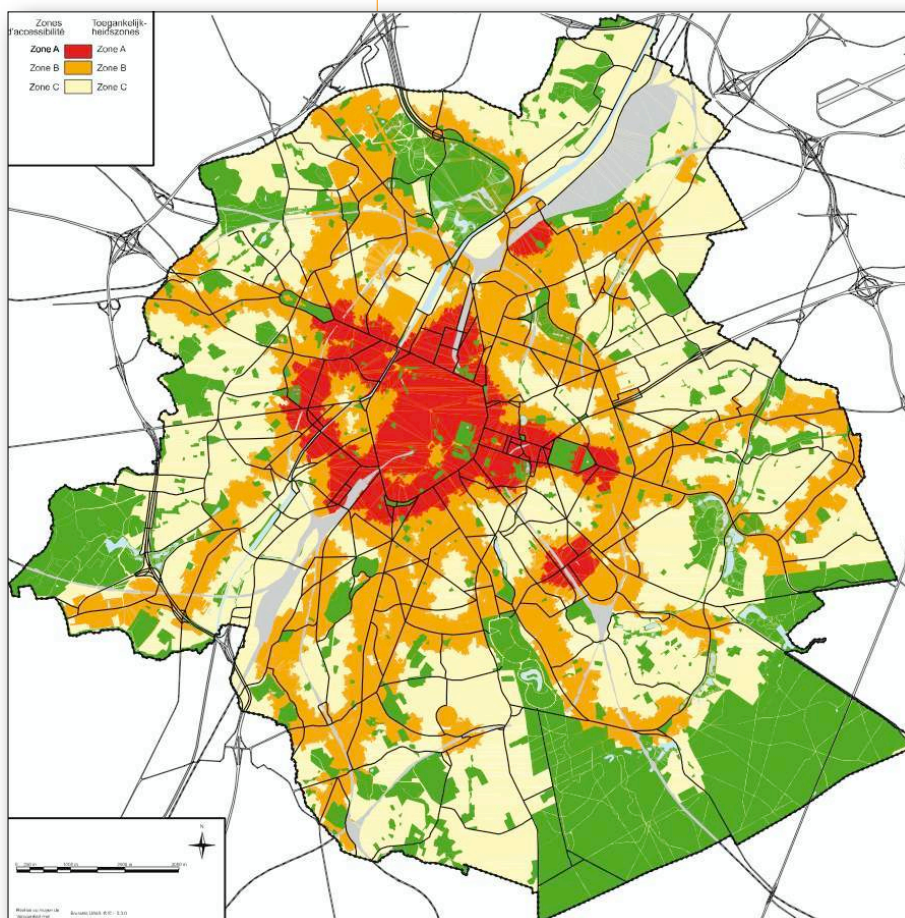


7. *Stedenbouwkundig beleid en grond- en vastgoedfiscaliteit weinig afgestemd op een duurzaam mobiliteitsbeleid*

Het Brussels stedenbouwkundig beleid en de grond- en vastgoedfiscaliteit werden tot nu toe amper afgestemd op een beleid voor duurzame mobiliteit. Bijvoorbeeld het ABC-beleid, dat ernaar streeft de kantoren te concentreren in zone A, namelijk rond de grote knooppunten van het openbaar vervoer (Noordstation, Zuidstation, Kunst-Wet, Schuman...), werd gedeeltelijk uitgevoerd ten koste van de onteigende bewoners en ging gepaard met de aanleg van een groot aantal parkeerruimten onder de kantoorgebouwen<sup>7</sup>. Toch

werden er vergunningen afgegeven om kantoren te bouwen in de zones B en C, die moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Binnenkort zullen alle metrolijnen de metrostations Weststation en Beekkant aandoen, terwijl er geen plannen worden gemaakt om de grote braakliggende gronden rond die twee stations te valoriseren. Er bestaan plannen om een nieuw voetbalstadion te bouwen op de site Schaarbeek-Vorming zonder eerst te denken aan de bereikbaarheid (niet met de wagen) en zonder enig ontwikkelingsplan voor die grote grondreserve. De uitbouw van de haven moet wedijveren met vastgoedprojecten (shopping center, woningen,...) en uitrustingsprojecten (openluchtzwembad in plaats van het bouwmaterialendorp zoals dat in het Masterplan voor de uitbouw van de haven werd voorzien).

Symptomatisch voor die situatie is dat prioriteit 6 van het Irisplan 2 "Mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afstemmen" twee pagina's beslaat en niet verder dan zeer algemene beschouwingen gaat.



Figuur 4: Indicatieve kaart van de toegankelijkheidszones die parallel met de uitbouw van het openbaarvervoersnet evolueren.

Bron: gewestelijke stedenbouwkundige verordening, *Belgisch Staatsblad* van 19/12/2006

<sup>7</sup> Sindsdien staat de in 2006 aangenomen gewestelijke stedenbouwkundige verordening alleen voor nieuwe gebouwen maximum 1 parkeerplaats per 200 m<sup>2</sup> kantooroppervlakte in de zone A toe, terwijl de vigerende norm in het centrum van Londen (City) bijvoorbeeld maximum 1 parkeerplaats per 1.115 m<sup>2</sup> kantooroppervlakte bedraagt [BHG, 1993].

#### 8. Een mobiliteitsbeleid met interne en externe gebreken

Het mobiliteitsbeleid in het BHG vertoont verschillende interne en externe gebreken.

De interne gebreken zijn:

- een versnippering van de verantwoordelijkheden tussen het Gewest (en binnen het Gewest tussen ministers, besturen en diensten), de MIVB, de gemeenten en de politiezones;
- het daaruit voortvloeiende probleem om alle betrokken actoren te mobiliseren rond een strategisch plan.
- een gebrek aan autonomie *de facto* van de gewestregering ten opzichte van de gemeentecolleges [Misonne & Hubert, 2003] en een gebrek aan politieke wil om de plannen die de gewestregering zelf goedkeurt uit te voeren;

De externe gebreken in het beleid zijn de te zwakke coördinatie tussen het aanbod van het gewestelijk openbaar vervoer (MIVB) en dat van de andere operatoren (De Lijn, TEC, NMBS). Dat leidt tot minder efficiëntie, een gebrek aan leesbaarheid van het volledige aanbod en onvoldoende integratie van de tarieven en vervoerkaarten. Bovendien heeft men de indruk dat de Brusselse gewestelijke overheden het GEN-project ondergaan in plaats van het krachtdadig te sturen (cf. de studie "artikel 13" die in alle discretie wordt uitgevoerd<sup>8</sup>). De Beliris-fondsen worden aangewend volgens keuzes die soms worden genomen zonder rekening te houden met de democratisch vastgestelde prioriteiten van het Gewest.

#### 9. Een vierde van de gewestbegroting en toch niet genoeg middelen

Een vierde van de gewestbegroting gaat naar vervoer, waarvan meer dan 8/10 bestemd is voor het openbaar vervoer (exploitatie en investeringen). Dat geeft een idee van welk belang het BHG aan het mobiliteitsvraagstuk hecht, maar ook van de moeilijkheid om radicaal van koers te veranderen zonder extra nieuwe middelen uit te trekken. Bij een ongewijzigd aanbod kan het verhogen van de reissnelheid van de bussen en trams (door de beïnvloeding op afstand van de verkeerslichten en de aanleg van eigen banen) de exploitatiekosten aanzienlijk verlagen of, bij een ongewijzigd budget, het aanbod (frequenties, uren waarop het openbaar vervoer rijdt, fijnmazig maken van het net) uitbreiden [Dobruszkes en Fourneau, 2007].

---

<sup>8</sup> Deze studie, bepaald bij de overeenkomst van 4 april 2003 tussen de federale Staat en de drie Gewesten (om het GEN-programma van, naar, in en rond Brussel uit te voeren en bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 1 maart 2006), analyseert de vraag naar vervoer om het GEN-aanbod uit te werken. Ze zou in de komende maanden klaar zijn.



## II. Vragen-problemen

### 1. Welke plaats voor expertise bij het sturen van het Brussels mobiliteitsbeleid?

In de voorafgaande vaststelling wordt gewezen op het probleem van de kwaliteit, de toegankelijkheid en de wetenschappelijke toetsing van de studies waarop het BHG zich baseert voor zijn mobiliteitsbeleid (zowel passagiers als goederen). Ze doet ook vragen rijzen over de rol die is weggelegd voor de deskundigen en de universiteiten bij het bestuderen en volgen van het Brussels mobiliteitsbeleid.

### 2. Hoe de mensen aanmoedigen om terug te keren naar de stad en er te blijven?

Gelet op vaststelling 2 (laatste paragraaf) en 3 (eerste streepje), rijst het dubbele probleem van de "terugkeer naar de stad" (naar Brussel of buiten het BHG in dichtbevolkte gebieden dicht bij stations), van bevolkingsgroepen die wonen in voorstedelijke gebieden waar de wagen bijna de enige mogelijke vervoersmodus is. Anderzijds, zien we al dan niet kansarme bevolkingsgroepen die op zoek zijn naar een betaalbare woning in de stad. (in het BHG)

### 3. Hoe kan het gebruik van de wagen drastisch teruggeschroefd worden en tegelijk de capaciteit van alternatieve vervoersmodi aanzienlijk verhoogd worden?

Vaststelling 3 en 4 doen een groot ecologisch en economisch probleem rijzen. Ze moeten er de aandacht op vestigen dat er in Brussel meer werk voor de boeg is dan elders. Niet alleen dient een zeer groot aantal personen ervan overtuigd te worden om hun wagen minder te gebruiken (prioriteit 3 van het Irisplan 2: "een rationeel gebruik van de wagen aanmoedigen") en zelfs van de hand te doen, maar tegelijk dienen ook, enerzijds, het aantal parkeerplaatsen te worden verminderd en de capaciteit van de wegen te worden afgebouwd en dient, anderzijds, een grote capaciteit aan alternatieve vervoersmodi, in het bijzonder van het openbaar vervoer, te worden aangeboden.

### 4. Hoe kan iedereen toegang krijgen tot een kwaliteitsvolle mobiliteit?

Vaststelling 4 en 5 stellen de kwestie van de fysieke en sociale mogelijkheid om zich onder aanvaardbare omstandigheden te kunnen verplaatsen in Brussel, aan de orde. In dat verband rijst de vraag naar de ambities en de middelen van de diensten voor openbaar vervoer die kampen met afgeslankte budgetten en een slechte productiviteit ten gevolge van de door de auto's veroorzaakte verkeerscongestie.

### 5. Hoe kan men zorgen voor efficiënte en milieuvriendelijke stedelijke logistiek?

Vaststelling 6 en 7 wijzen op de dringende noodzaak om voldoende ruimte voor de stedelijke logistiek te waarborgen en het aandeel van het goederentransport over de weg te verminderen ten voordele van het goederentransport over het water en het spoor. Die vaststellingen moeten ook aanzetten om te streven naar efficiënter goederentransport in de stad met milieuvriendelijkere vervoersmiddelen, waarbij alle burgers gebaat zouden zijn.

6. *Hoe kan een met alle verantwoordelijke actoren geïntegreerd en gecoördineerd mobiliteitsbeleid worden gevoerd?*

Vaststelling 7 en 8 brengen het probleem naar voor van het beleid van de Brusselse grootstedelijke zone inzake mobiliteit, stedenbouw, grond- en vastgoedfiscaliteit, zowel binnen het BHG als tegenover de twee overige Gewesten en de federale Staat, alsook het probleem van de samenwerking tussen alle betrokken actoren.

7. *Welke nieuwe financieringsbronnen voor het Brussels mobiliteitsbeleid?*

Samen met de vorige vaststellingen wijst vaststelling 9 erop dat er nieuwe financieringsbronnen moeten worden aangeboord om op sociaal en milieuvlak een ambitieuzer mobiliteitsbeleid te voeren.

### III. Mogelijke beleidsoplossingen

1. *Een Observatorium van de Mobiliteit oprichten*

In antwoord op vraag-probleem 1 zou het BHG er verstandig aan doen te analyseren waarom het in 2002 opgerichte Observatorium van de Mobiliteit heeft gefaald, en daarna een nieuw Observatorium op te richten onder leiding van een interuniversitair en interdisciplinair wetenschappelijk comité. Dat comité zou als opdracht hebben de studies waartoe het Gewest opdracht heeft gegeven, te oriënteren en te evalueren en aldus bijdragen tot een echt strategisch plan met duidelijke en ambitieuze doelstellingen voor een duurzame mobiliteit in Brussel.

2. *Vestigingsplaatsen aanmoedigen die de behoeften aan verplaatsingen met de wagen verminderen*

Als reactie op vraag-probleem 2 en 3 zouden er onder meer fiscale maatregelen moeten worden getroffen om de residentiële mobiliteit aan te moedigen, als zulks ertoe leidt dat de behoeften aan verplaatsingen met de wagen verminderen, met andere woorden als dat leidt tot vestigingsplaatsen in dichter bebouwde stedelijke gebieden met een vlotte toegang tot het openbaar vervoer (dicht bij stations en haltes van het openbaar vervoer). Die maatregelen zouden evenwel enkel van toepassing mogen zijn op de hoofdverblijfplaats en gepaard moeten gaan met inkomensvoorwaarden om de verpauperde bevolkingsgroepen niet uit de stad weg te drijven. Ze zouden ook gericht moeten zijn op de huurders, ongeacht of die al dan niet eigenaar worden. Ten slotte zou de 'meeneembaarheid' van de registratierechten (zoals in Vlaanderen) moeten worden ingevoerd, als men binnen het Brussels Gewest blijft wonen.

De aanpak van vraag-probleem 2 veronderstelt eveneens dat het ideaal van een eigen huis met tuin op het platteland wordt bijgesteld en dat er nieuwe architecturale en stedenbouwkundige manieren worden gezocht om woonomgeving en openbare ruimte in de stad zo op elkaar af te stemmen dat ze een alternatief voor dat ideaalbeeld kunnen vormen.

Bovendien zou men strengere voorwaarden moeten stellen voor de vestiging van grote complexen die verkeersstromen genereren (kantoren, collectieve uitrustingen,

winkelcentra, ...), opdat ze vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en de woonfunctie niet opnieuw onder druk zetten.

3. *Een maximaantal verplaatsingen uit de gemotoriseerde vervoersmodi halen*

In antwoord op vraag-probleem 3 dient uit de gemotoriseerde vervoersmodi een maximaantal verplaatsingen te worden gehaald om rekening te houden met de eerste prioriteit van het Irisplan 2 "Eer zacht verkeer, in het bijzonder de fiets", maar ook om ruimte te gunnen aan het openbaar vervoer, dat constant op zoek is naar nieuwe capaciteit. Dat vereist bekend maken van wandel- en fietsroutes, maar ook de invoering van een performant fietsverhuursysteem dat aansluit op het aanbod van het openbaar vervoer.

De uitbouw van het carsharingsysteem Cambio kan als een deel van die oplossing worden beschouwd, in zoverre de autodichtheid bij de gezinnen daardoor vermindert en de openbare ruimte minder ingepalmd wordt door de auto's.

4. *Van het GEN een troef maken voor de mobiliteit van en naar Brussel*

In antwoord op vraag-probleem 3 en 4 zouden de Brusselse gewestelijke overheden het toekomstige GEN (2016) actiever moeten voorbereiden dan tot nu toe het geval is door dat project als een middel en niet als een verplichting te beschouwen, om aldus het risico op stadsvlucht in te dijken. Het gaat er onder meer om:

- het aantal GEN-haltes op het Brussels grondgebied te verhogen (thans 29; het GewOP/GBP voorziet in 17 haltes meer; Infrabel in heel wat minder haltes) en de bediening te verbeteren (studie "artikel 13" waar dringend invulling moet aan gegeven worden), om het gebruik van dat nieuwe instrument voor de verplaatsingen binnen Brussel te verhogen, wat een nuttige aanvulling op het metronet zou zijn (dat vooral oost-west georiënteerd is, terwijl het GEN noord-zuid georiënteerd zal zijn);
- het stedelijk vervoeraanbod (MIVB, De Lijn, TEC, gedeelde fietsen, voetpaden, ...) uit te breiden en daarbij meer rekening te houden met het toekomstige GEN;
- een stedenbouwkundig beleid te voeren dat huisvesting in de nabijheid van de Brusselse GEN-haltes<sup>9</sup> promoot, zodat de grootste tewerkstellingspolen (BHG en daarbuiten) bereikbaar zijn vanuit de Brusselse woonwijken en de Brusselaars aldus een comparatief voordeel krijgen door de keuze van hun woonplaats; in dat vooruitzicht zouden de GEN-stations ook dicht bij de industriezones in de rand moeten worden gebouwd (er bestaan bijvoorbeeld geen plannen voor Brucargo, waar veel werkgelegenheid is voor laaggeschoolde Brusselaars).

---

<sup>9</sup> Dat beleid zou eerst moeten worden toegepast op de best bediende haltes (bijvoorbeeld de haltes op het kruispunt van twee lijnen). Hetzelfde idee geldt ook voor de stations en haltes van het openbaar stadsvervoer en voor de GEN-haltes die zich buiten Brussel bevinden (waarom ook daar geen woningen bouwen in plaats van parkeerterreinen aan te leggen?)

5. *De weginfrastructuur afbouwen naarmate het aanbod aan alternatieve vervoersmodi verbetert*

Nog steeds in verband met vraag-probleem 3, zou er een mechanisme moeten worden uitgewerkt om de weginfrastructuur (wegen, parkeerplaatsen) af te bouwen telkens wanneer het aanbod aan alternatieve vervoersmodi voor de wagen verbetert. Dat mechanisme zou onder meer moeten worden toegepast in het kader van de (nog steeds niet vast omlijnde) "begeleidende maatregelen" van het GEN. De vastgoedinvesteerdere die baat hebben bij de nieuwe diensten van het openbaar vervoer, zouden ertoe verplicht kunnen worden een financiële bijdrage te leveren, zoals in sommige landen het geval is.

Ook het buitensporig aanbod aan parkeerruimten onder de kantoorgebouwen die samen met bedrijfswagens (waarvoor alternatieve oplossingen op federaal niveau zouden moeten worden gevonden) een voordeel in natura vormen, zijn in strijd met de doelstelling om het gebruik van de wagen in de stad te beperken. Een kadaster van het aantal en de capaciteit van die parkeerruimten met een overzicht van de vervaldagen van de toegekende stedenbouwkundige vergunningen, alsook de invoering van een wettelijk kader om de vigerende normen te wijzigen zouden het mogelijk maken om krachtadiger te werk te gaan dan het ontwerp van Irisplan 2 (p. 94) in dat belangrijk dossier voorstelt.

6. *Investeren in de verschillende openbaarvervoersmodi rekening houdend met alle parameters en het hele stedelijk systeem*

De kwestie van de uitbouw van het metronet (in verband met vraag-probleem 3 en 4) moet worden beoordeeld op basis van het marktaandeel dat men voor het openbaar vervoer wenst, de bevolkings- en tewerkstellingsdichtheid van de doorkruiste gebieden en de hoge investeringskosten van die vervoersmodus. Om een idee te geven: met de investeringskosten die een of twee ondergrondse metrolijnen vereisen, zou een net van 17 snelle tramlijnen tot stand gebracht kunnen worden. Een metrolijn is qua exploitatiekosten niet optimaal als er tijdens het spitsuur minder dan 8.500 passagiers worden vervoerd [Dobruszkes en Duquenne, 2004]. Er moet ook rekening worden gehouden met de ongemakken voor de metroreiziger (tijd en inspanning om de perrons te bereiken, vooral voor personen met beperkte mobiliteit, geen uitzicht op de stad tijdens het traject, onveiligheidsgevoel bij sommige categorieën van reizigers, ...) in vergelijking met het bovengronds vervoer.

7. *Van de haltes van het openbaar vervoer en de intermodale knooppunten waardige stadsruimten maken*

Vandaag is het belangrijk om van de haltes van het openbaar vervoer en de intermodale knooppunten aantrekkelijke stadsruimten te maken die geïntegreerd zijn in hun omgeving (bijvoorbeeld de werken die werden uitgevoerd of nog aan de gang zijn in de NMBS-stations Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Schuman, ...) en openstaan voor de behoeften van hun wijk (bijvoorbeeld de recente aanleg van polyvalente ruimten in het Anneessens-station).

8. *Het tariefbeleid van de MIVB herzien*

De tarifiering van de MIVB (vraag-probleem 4) zou billijker moeten worden om de openbare dienst universeel te maken zonder evenwel de belangen van de operator

te schaden. De tarieven zouden niet meer dan de inflatie mogen stijgen. Gratis vervoer of zeer lage tarieven die medegefinancierd worden door het Gewest, zouden bij voorrang moeten worden aangeboden op basis van sociale criteria (sociaal statuut en/of netto-inkomen) en aan jongeren om hen een positief beeld van het openbaar vervoer bij te brengen en aldus in zekere mate te voorkomen dat ze later uitsluitend de wagen voor hun verplaatsingen zullen gebruiken.

9. *De bestaande stedelijke distributiecentra behouden en het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen bevorderen*

Om vraag-probleem 5 op te lossen, zouden de volgende maatregelen nodig zijn:

- de bestaande stedelijke distributiecentra zoveel mogelijk behouden, want het is zeer moeilijk om nieuwe centra te vinden;
- het vervoer over het water en het spoor stimuleren.
- het TIR-centrum en het Brussels International Logistic Center (BILC) vestigen aan de grenzen van het Gewest en er, zoals het Irisplan 2 voorstelt, een stedelijk distributiecentrum (SDC) inrichten waar elektrische of hybride voertuigen voor de detaildistributie zouden zorgen<sup>10</sup>;
- het transport van de containers naar en van de intermodale terminal verzorgen met elektrische vrachtwagens ; hetzelfde geldt voor de afvalverwijdering, waarvoor zoveel mogelijk milieuvriendelijke voertuigen moeten worden ingezet (Macharis et al., 2007) ;
- om het dubbel parkeren bij leveringen te voorkomen, zou men speciale plaatsen voor leveringen buiten de openbare ruimte (zoals in City 2) moeten aanleggen, de bestaande parkeerplaatsen op de weg doen respecteren, de leveringsuren aanpassen en overtreeders strenger bestraffen.

10. *Een overheidsinstantie die het vervoer in het Gewest organiseert en deel uitmaakt van een stedelijke vervoersgemeenschap*

Het BHG moet, via de overheid die het vervoer organiseert, waarvan schuchter wordt gesproken in het ontwerp van Irisplan (p. 113), op zijn grondgebied over alle bevoegdheden kunnen beschikken om een coherent mobiliteitsbeleid te kunnen voeren, met inbegrip van de toekenning van stedenbouwkundige vergunningen, het beheer van de verkeerslichten of van de haltes en de informatieverstrekking (vraag-probleem 6). Daartoe moeten de bevoegdheden van de gemeenten en de politiezones worden overgedragen aan het Gewest, moeten de gewestbesturen intern gereorganiseerd worden om transversale maatregelen te vergemakkelijken en moet de blokkeringsmacht van bepaalde diensten worden afgezwakt.

Die overheid zou deel moeten uitmaken van een coördinatiestructuur voor het hele GENgebied waarin ook de Vlaamse, Waalse en federale bevoegde instanties vertegenwoordigd zijn en waarvan de oprichting zou moeten worden besproken in het kader van de huidige institutionele onderhandelingen.

<sup>10</sup> Zie ook <http://www.lapetitereine.com>

*11. Inspraak voor alle betrokken actoren*

Alle betrokken actoren dienen betrokken te worden. Voor de bedrijven, handelszaken, scholen en hogeronderwijsinstellingen kan dit onder andere via de door hen opgestelde vervoersplannen (een dwingender kader zou het mogelijk maken om ambitieuze doelstellingen te bereiken).

*12. Een allesomvattende oplossing voor het financieringsprobleem vinden*

Er moeten nieuwe financieringsbronnen aangeboord worden om een " Marshall-plan " voor de uitbouw van een ambitieus Brussels mobiliteitsbeleid op te stellen. Het is evenwel de bedoeling om one shot-oplossingen (van het type publiek-private samenwerking voor de aanleg van een metrolijn) te vermijden, omdat die geen globale financieringsoplossing bieden. In dat verband moeten maatregelen inzake 'road pricing' (stadstol, kilometerheffing, heffing volgens het uur, ...), vooral die welke elders hun sporen verdiend hebben en die snel operationeel zouden kunnen zijn, ernstig in overweging worden genomen.

## Referenties

- BRUXELLES MOBILITÉ, 2008, *Iris 2. Projet de Plan régional des déplacements*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 118 p., [www.iris2.irisnet.be](http://www.iris2.irisnet.be)
- COPPE A., GAUTIER A., 2004, "Régulation et concurrence dans le transport collectif urbain", *Reflets & perspectives de la vie économique*, XLIII, 4, pp. 65-76.
- DE WITTE, A., MACHARIS, C., POLAIN, C., LANNOY, P., VANDE WALLE, S., STEENBERGHEN, T., 2006, "The Impact Of "Free" Public Transport: The Case Of Brussels", *Transportation Research part A: Policy and Practice*, Vol. 40, Nr. 8, pp. 671-689 (SCI: 0,730).
- DE WITTE, A., MACHARIS, C. & O. Mairesse, 2008, "How persuasive is free public transport? A survey among commuters in the Brussels Capital Region". *Journal of Transport Policy*, nr. 15, pp. 216-224.
- DOBRUSZKES F., DUQUENNE T., 2004, "Métro ou tramway ? De l'effet des densités de population et des répartitions modales à Bruxelles", *Recherche transports sécurité*, 85, pp. 221-240.
- DOBRUSZKES F., FOURNEAU Y., 2007, "Coût direct et géographie des ralentissements subis par les transports publics bruxellois", *Brussels Studies*, 7, pp. 1-19, [www.brusselsstudies.be](http://www.brusselsstudies.be).
- FRENAY P., 2008, "Entre craintes et espoirs : le projet RER et quelques enjeux de développement autour des gares bruxelloises", *Transport urbains* 114
- HUBERT J.-P., TOINT P., 2002, *La mobilité quotidienne des Belges*, Namur, Presses universitaires de Namur, 352 p.
- HUBERT M., 2008, "L'Expo 58 et le 'tout à l'automobile'. Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines ?", *Brussels Studies*, 22, pp. 1-17, [www.brusselsstudies.be](http://www.brusselsstudies.be).
- KAUFMANN V., 2008, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques romandes, 115 p.
- MACHARIS, C., VAN MIERLO J., VAN DEN BOSSCHE P., 2007, "Combining Inter-modal Transport with Electric Vehicles", *Transportation Planning & Technology*, Volume 30, Issue 2 & 3 April 2007, pages 311 - 323.
- MISONNE D., HUBERT M., 2003, "Les communes bruxelloises et le problème de la mobilité : entre autonomie et convergence", in WITTE E., ALLEN A., DUMONT H., VANDERNOOT P., DE GROOF R. (eds), *Les communes bruxelloises et le modèle bruxellois*, Bruxelles, Larcier, pp. 231-253.
- MONTULET B., HUBERT M., 2008, "Se déplacer avec des enfants à Bruxelles ? Une étude sociologique sur les vécus du temps et les usages des modes de transport", *Brussels Studies*, 15, pp. 1-15, [www.brusselsstudies.be](http://www.brusselsstudies.be).
- MONTULET B., HUBERT M., HUYNEN P., 2007, *Être Mobile. Vécus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 208 p.



MONTULET B., HUYNEN P., HUBERT M., 2008, "Belgium - A Society of Commuters", in SCHNEIDER N.F., MEIL G. (eds), *Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*, Opladen & Farmington Hills, Barbara Budrich Publishers, pp. 269-304.

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 1993, Observatoire des bureaux de la RBC, Bruxelles, n°6.

SCHNEIDER N., MEIL G. (eds), 2008, *Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*, Opladen & Farmington Hills, Barbara Budrich Publishers, 318 p.

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES, 2004, *STIB 2020 : visions d'avenir pour le transport public urbain à Bruxelles*, Bruxelles, Département des Etudes générales et stratégiques de la STIB et Association momentanée MS-a/Speculoos/URBA, 127 p.